Radars photo et surveillance aux feux rouges

OBJECTIF SÉCURITÉ

RAPPORT D'ÉVALUATION

2013

CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES ET SYSTÈMES PHOTOGRAPHIQUES DE CONTRÔLE DE CIRCULATION AUX FEUX ROUGES

UN QUÉBEC POUR TOUS

Québec

RAPPORT D'ÉVALUATION

2013

CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES
ET SYSTÈMES PHOTOGRAPHIQUES
DE CONTRÔLE DE CIRCULATION
AUX FEUX ROUGES

Cette publication a été réalisée par la Direction de la sécurité en transport et éditée par la Direction des communications du ministère des Transports du Québec.

Le contenu de cette publication se trouve sur le site Web du Ministère à l'adresse suivante : www.mtq.gouv.qc.ca.

Pour obtenir des renseignements, on peut :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511 (partout en Amérique du Nord)
- consulter le site Web au www.mtq.gouv.qc.ca
- écrire à l'adresse suivante :
  Direction des communications
  Ministère des Transports du Québec
  700, boul. René-Lévesque Est, 27e étage
  Québec (Québec) G1R 5H1

Soucieux de protéger l'environnement, le ministère des Transports du Québec favorise l'utilisation de papier fabriqué à partir de fibres recyclées pour la production de ses imprimés et encourage le téléchargement de cette publication.

Imprimé sur du papier Rolland Enviro100 contenant 100 % de fibres recyclées postconsommation, certifié Éco-Logo, procédé sans chlore, FSC recyclé et fabriqué à partir d'énergie biogaz.

100 %

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports du Québec, 2014

ISBN 978-2-550-69905-7 (imprimé)
ISBN 978-2-550-69906-4 (PDF)

Dépôt légal – 2014
Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. La reproduction de ce document par procédé mécanique ou électronique, y compris la microreproduction et sa traduction, même partielles, sont interdites sans l'autorisation écrite du Ministère.

TABLE DES MATIÈRES

MESSAGE DU MINISTRE DES TRANSPORTS 7

INTRODUCTION 8

1. MISE EN CONTEXTE 9
   - 1.1 Retour sur le projet pilote 10
   - 1.2 Projet de loi nº 57 (devenu chapitre 15 des lois de 2012) 12

2. BILAN DE L'UTILISATION DES CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES ET DES SYSTÈMES PHOTOGRAPHIQUES DE CONTRÔLE DE CIRCULATION AUX FEUX ROUGES 13
   - 2.1 Évolution des vitesses pratiquées 14
   - 2.2 Évolution des accidents 17
   - 2.3 Évolution du nombre de constats signifiés aux propriétaires et leur valeur potentielle 20

3. DÉSIGNATION DU CONDUCTEUR ET DU LOCATAIRE À COURT TERME 23
   - 3.1 Procédure de désignation du conducteur 24
   - 3.2 Abolition de la présomption prévue à l'article 592.3 du Code de la sécurité routière 26

4. SIGNALISATION ROUTIÈRE 29
   - 4.1 Les modifications apportées par le chapitre 15 des lois de 2012 en matière de signalisation routière 30
   - 4.2 Les normes prévues au *Tome V – Signalisation routière* 31

5. INFORMATION À LA POPULATION 33
   - 5.1 Site Web 34
   - 5.2 Autres activités de communication 34
   - 5.3 Sondage 35

6. FONDS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 37
   - 6.1 Résultats financiers du Fonds de la sécurité routière 38
   - 6.2 Programme d'aide financière 40

7. PROCHAINE ÉTAPE : PHASE 2 DE DÉPLOIEMENT DE NOUVEAUX APPAREILS DE CONTRÔLE AUTOMATISÉ 41
   - 7.1 Description du déploiement 42
   - 7.2 Choix des sites pour l'installation de nouveaux appareils de contrôle automatisé 44
   - 7.3 Effectif supplémentaire et cadre financier 44
   - 7.4 Choix de fournisseurs 44

CONCLUSION 45

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1
Vitesses moyennes observées à proximité des cinémomètres photographiques fixes 15

TABLEAU 2
Proportion de véhicules excédant la limite de vitesse permise aux sites d'utilisation des cinémomètres photographiques fixes 15

TABLEAU 3
Vitesses moyennes observées sur les parties du chemin public où sont installés des cinémomètres photographiques mobiles 15

TABLEAU 4
Statistiques sur les vitesses observées (juillet 2012 à juin 2013) 16

TABLEAU 5
Variation des moyennes mensuelles d'accidents 17

TABLEAU 6
Variation du nombre et des moyennes mensuelles d'accidents 19

TABLEAU 7
Évolution du nombre de constats signifiés et leur valeur potentielle 21

TABLEAU 8
Nombre et valeur potentielle des constats signifiés dans les zones de chantiers routiers, d'août 2012 au 30 juin 2013 22

TABLEAU 9
Sondage sur l'acceptabilité sociale 35

TABLEAU 10
Résultats financiers du Fonds de la sécurité routière en milliers de dollars au 31 mars de chaque période 39

TABLEAU 11
Répartition anticipée des appareils dans le cadre de la Phase 2 du déploiement 43

MESSAGE DU MINISTRE DES TRANSPORTS

Après une trentaine d'années d'amélioration soutenue et continue, le bilan routier du Québec a connu une dégradation entre 2001 et 2006. Devant ce constat, plusieurs actions ont été entreprises par le gouvernement du Québec afin de renverser cette tendance. L'implantation et l'exploitation des cinémomètres photographiques et des systèmes de contrôle de circulation aux feux rouges, mieux connus sous l'appellation « radars photo », fait partie des mesures qui permettent, j'en suis convaincu, d'améliorer le bilan routier.

C'est avec enthousiasme que je dépose le *Rapport d'évaluation 2013 - Cinémomètres photographiques et systèmes de contrôle de circulation aux feux rouges*. Comme le prévoit l'article 36 du projet de loi n° 57 (L.Q. 2012, chapitre 15), adopté en mai 2012, ce rapport porte sur l'utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges et doit être déposé à l'Assemblée nationale. Il s'agit du premier de cinq rapports annuels.

Le rapport d'évaluation 2013 fait état de plusieurs résultats - notamment en matière de sécurité routière - qui démontrent que l'utilisation de cette technologie incite les usagers du réseau routier québécois à respecter davantage le Code de la sécurité routière et contribue à améliorer notre bilan routier collectif.

Le chapitre 15 des lois de 2012, sanctionné en juin 2012, a confirmé la permanence de l'utilisation des radars photo sur le réseau routier québécois et a étendu le champ d'action de ces appareils aux zones scolaires ainsi qu'aux zones de chantiers routiers. Cette loi a également apporté d'autres modifications entourant l'utilisation de ces appareils. Le présent rapport fait état de certaines modifications et, au besoin, en présente l'évaluation.

En 2012-2013, le ministère des Transports et ses principaux partenaires ont jeté les bases du déploiement de nouveaux appareils. L'ajout de ces appareils permettra de contribuer à l'amélioration du bilan routier du Québec et, par conséquent, de diminuer les coûts sociaux associés aux accidents et aux décès survenus sur les routes du territoire québécois. D'ailleurs, je profite de l'occasion pour remercier tous nos partenaires qui ont collaboré au projet, et plus particulièrement ceux qui y ont contribué directement, soit le ministère de la Sécurité publique, le ministère de la Justice, le Directeur des poursuites criminelles et pénales, la Sûreté du Québec, les municipalités concernées par le déploiement des appareils ainsi que leur corps policier.

Il est souhaitable que le Québec améliore d'année en année son bilan routier, et je compte sur tous les usagers du réseau routier du Québec pour qu'ils adoptent des habitudes de conduite qui permettront d'atteindre cet objectif.

Le ministre des Transports

Sylvain Gaudreault

INTRODUCTION

En décembre 2005, afin d'améliorer un bilan routier qui ne cessait de se détériorer depuis cinq ans, la Table québécoise de la sécurité routière a été créée. À titre de forum d'échange et de discussion, on lui confiait le mandat de présenter des recommandations au ministre des Transports dans le but d'améliorer le bilan routier du Québec.

Le 5 juillet 2007, la Table présentait son premier rapport regroupant 23 recommandations. Deux de celles-ci visaient la mise en place de projets pilotes sur les radars photographiques et les appareils de surveillance aux feux rouges pour assurer le contrôle des vitesses et le respect des feux rouges sur les voies de circulation.

L'application de ces deux recommandations s'est traduite par la création d'un projet pilote de déploiement de neuf cinémomètres photographiques et de six systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges, mieux connus sous l'appellation « radars photo », visant 15 endroits répartis dans 3 régions administratives, soit Montréal, la Montérégie et la Chaudière-Appalaches.

Le ministre des Transports a présenté au gouvernement un rapport d'évaluation du projet pilote. Il a été déposé à l'Assemblée nationale en octobre 2010. À la suite de l'examen de ce rapport, en novembre 2011, la Commission des transports et de l'environnement dévoilait un rapport d'étude très positif à l'égard du projet pilote.

La Loi modifiant l'encadrement de l'utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges et d'autres dispositions législatives (L.Q. 2012, chapitre 15), sanctionnée en juin 2012, a notamment confirmé la permanence de l'utilisation de ces équipements au Québec.

Le chapitre 15 des lois de 2012 prévoit également que, au plus tard le 6 décembre 2013, et par la suite tous les 12 mois pendant 4 ans, le ministre des Transports fera rapport au gouvernement de l'application du cinémomètre photographique et du système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges. Ce rapport sera ensuite déposé à l'Assemblée nationale.

Le présent rapport a donc été produit dans le but de répondre à cette obligation et porte notamment sur l'application des dispositions de l'article 592.1 du Code de la sécurité routière, soit la procédure de désignation du conducteur, et sur l'opportunité d'apporter des modifications aux dispositions législatives concernant l'application du cinémomètre photographique et du système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges.

Il présente également un bilan au regard de l'efficacité des appareils à modifier les comportements des conducteurs et à diminuer le nombre d'accidents de la route, ainsi que l'évolution du nombre de constats d'infraction.

En plus de traiter des aspects relatifs à la signalisation routière et à l'information de la population, le rapport contient une section qui fait état des données financières du Fonds de la sécurité routière.

Enfin, on y présente les bases d'une seconde phase de déploiement de nouveaux appareils.

Afin de faciliter la lecture du document, le terme « appareil de contrôle automatisé » est utilisé pour désigner globalement les cinémomètres photographiques et les systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges. Lorsqu'il sera question d'un appareil en particulier, il sera désigné par sa propre appellation.

MISE EN CONTEXTE

1

1 MISE EN CONTEXTE

1.1 RETOUR SUR LE PROJET PILOTE

Le Québec a connu en 30 ans une amélioration importante de son bilan routier. En effet, le nombre de décès est passé de 2 209 en 1973 à 610 en 2001, malgré l'augmentation substantielle du nombre de véhicules en circulation et du kilométrage parcouru. Cependant, alors que le bilan routier de nombreux pays continuait de s'améliorer dans les années suivantes, entre 2002 et 2006, le bilan québécois affichait globalement une hausse du nombre de décès et du nombre de victimes. Ainsi, en 2006, avec un bilan de 50 484 victimes, dont 721 décès, de sérieuses mesures s'imposaient afin de renverser cette tendance.

En décembre 2005, la Table québécoise de la sécurité routière a été créée. À titre de forum d'échange et de discussion, on lui confiait le mandat de présenter des recommandations au ministre des Transports dans le but d'améliorer le bilan routier.

Le 13 décembre 2006, l'Assemblée nationale adoptait unanimement une motion faisant de 2007 l'« Année de la sécurité routière » au Québec. L'objectif consistait à faire de la sécurité routière un véritable enjeu que toute la population partagerait pour arriver à améliorer un bilan routier qui ne cessait de se détériorer depuis cinq ans.

Le 5 juillet 2007, la Table québécoise de la sécurité routière présentait son premier rapport regroupant 23 recommandations. Dans la foulée de ce rapport, une action gouvernementale intitulée « Agir maintenant pour la sécurité des Québécois et des Québécoises » s'attaquait résolument aux problèmes de sécurité routière au Québec. Cette action comportait une série de mesures, dont la mise en place de projets pilotes sur les radars photographiques et les appareils de surveillance aux feux rouges, pour assurer le contrôle des vitesses et le respect des feux rouges sur les voies de circulation.

L'Assemblée nationale du Québec adoptait, le 19 décembre 2007, le projet de loi n° 42 (L.Q. 2007, chapitre 40) modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude. Cette loi venait modifier le Code de la sécurité routière, notamment en ce qui concerne les grands excès de vitesse, la conduite avec les facultés affaiblies, les nouvelles technologies de contrôle de la circulation, l'accès graduel à la conduite pour les nouveaux conducteurs, l'interdiction du téléphone cellulaire au volant et les limiteurs de vitesse pour certains véhicules lourds. Cette loi créait également le Fonds de la sécurité routière. Composées principalement des amendes et des frais provenant des constats d'infraction délivrés par des appareils de contrôle automatisé, les sommes accumulées au Fonds ne peuvent servir qu'à financer des mesures ou des programmes de sécurité routière et d'aide aux victimes de la route. La première mesure financée par le Fonds est d'abord l'acquisition, le déploiement, l'entretien et la gestion des appareils de contrôle automatisé.

En ce qui a trait aux nouvelles technologies de contrôle de la circulation, la Loi prévoyait l'installation et l'utilisation d'appareils de contrôle automatisé à des endroits déterminés, lesquels ne pouvaient être supérieurs à 15 pendant une certaine période. L'application de cette mesure s'est traduite par la création d'un projet pilote visant 15 endroits répartis dans trois régions administratives, soit à Montréal, en Montérégie et en Chaudière-Appalaches. Pour répondre aux besoins du projet pilote, trois types d'appareils de surveillance photographique ont été retenus :

- six cinémomètres photographiques fixes;
- trois cinémomètres photographiques mobiles;
- six systèmes photographiques de contrôle de la circulation aux feux rouges.

Le ministère des Transports a été le maître d'œuvre de l'implantation et de l'utilisation de ces appareils, en partenariat avec le ministère de la Sécurité publique, le ministère de la Justice, le Directeur des poursuites criminelles et pénales, ainsi que les corps policiers, notamment la Sûreté du Québec et le Service de police de la Ville de Montréal.

L'utilisation des 15 premiers appareils de contrôle automatisé s'est amorcée en 2009 et un rapport d'évaluation du projet pilote concernant l'utilisation de ces appareils a été déposé à l'Assemblée nationale en octobre 2010.

À l'automne 2011, la Commission des transports et de l'environnement, qui a étudié le rapport du projet pilote, formulait six recommandations dans l'éventualité où le gouvernement décidait de rendre permanente l'utilisation d'appareils de contrôle automatisé au Québec:

- que ces appareils soient installés uniquement dans des endroits accidentogènes et où la surveillance policière traditionnelle présente un défi quant à la sécurité des usagers de la route et des policiers;
- que la signalisation routière relative à la présence de ces appareils soit maintenue;
- que le ministre des Transports soit responsable et imputable de l'installation des appareils de contrôle automatisé;
- que le ministère des Transports choisisse les sites d'implantation des appareils en collaboration avec les instances régionales et municipales et les services policiers des territoires concernés;
- que la population soit informée de l'ensemble du processus d'implantation et d'opérationnalisation des appareils de contrôle automatisé. Le site Web du ministère des Transports jouera ce rôle et il devra être actualisé deux fois par année. De plus, le *Rapport annuel de gestion du ministère des Transports* devra contenir une section spécifique qui présentera les données mises à jour;
- qu'une reddition de comptes annuelle soit également présentée à la Commission des transports et de l'environnement.

1.2

PROJET DE LOI Nº 57

(DEVENU CHAPITRE 15 DES LOIS DE 2012)

Le projet de loi nº 57, Loi modifiant l'encadrement de l'utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges et d'autres dispositions législatives, devenu le chapitre 15 des lois de 2012 à la suite de sa sanction en juin 2012, contient diverses dispositions concernant l'utilisation des appareils de contrôle automatisé au Québec, notamment :

- en permettant l'utilisation des appareils dans les zones scolaires et dans les zones de travaux de construction et d'entretien;
- en obligeant les personnes responsables de l'entretien d'un chemin public à vérifier la présence de la signalisation indiquant l'endroit où est contrôlé le respect des règles relatives à la sécurité routière par un de ces systèmes, tout en précisant que le poursuivant n'a pas à faire la preuve de la présence de cette signalisation et qu'une poursuite ne peut être rejetée ou un défendeur acquitté en raison de l'absence ou de l'inadéquation de cette signalisation;
- en limitant à certains propriétaires de véhicules routiers qui ont reçu un constat d'infraction, alors qu'ils n'étaient pas les conducteurs du véhicule au moment où l'infraction a été constatée par un de ces systèmes, la possibilité de désigner le conducteur dans le but qu'un nouveau constat lui soit signifié;
- en abrogeant la présomption selon laquelle le locataire d'un contrat de location à court terme ou l'emprunteur d'une voiture de prêt d'un garagiste ou d'une voiture d'essai d'un commerçant soit considéré comme le propriétaire du véhicule routier utilisé pour commettre l'infraction constatée par une photographie prise par un appareil de contrôle automatisé;
- en permettant au propriétaire de désigner le locataire lorsque le véhicule faisait l'objet d'un contrat de location à court terme au moment de l'infraction;
- en indiquant que les propriétaires et les conducteurs de véhicules d'urgence visés à l'article 592.2.1 du Code de la sécurité routière ne peuvent désormais être déclarés coupables d'une infraction constatée par un appareil de contrôle automatisé;
- en précisant que les appareils de contrôle automatisé ne peuvent être enlevés ou modifiés sans l'autorisation du ministre des Transports et que nul ne peut nuire, de quelque façon, au fonctionnement de ces systèmes ou à l'enregistrement des informations par l'appareil photo de ceux-ci;
- en modifiant la Loi sur le ministère des Transports pour y prévoir que le Comité consultatif chargé de conseiller le ministre sur l'utilisation des sommes qui sont portées au crédit du Fonds de la sécurité routière soit composé de sept membres, au lieu de cinq, choisis parmi ceux de la Table québécoise de la sécurité routière. En y prévoyant aussi que les sommes reçues en réparation d'un préjudice causé à un des systèmes soient portées au crédit du Fonds de la sécurité routière.

L'article 36 du chapitre 15 des lois de 2012 stipule que « le ministre des Transports doit présenter, au plus tard le 6 décembre 2013, et par la suite tous les 12 mois pendant quatre ans, un rapport sur l'application du cinémomètre photographique et du système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges. Ce rapport est déposé par le Ministre dans les 30 jours suivants à l'Assemblée nationale ou, si elle ne siège pas, dans les 30 jours de la reprise de ses travaux. La Commission compétente de l'Assemblée nationale procède à l'étude du premier rapport. Celui-ci devra notamment porter sur l'application des dispositions de l'article 592.1 du Code de la sécurité routière [la procédure de désignation du conducteur] et sur l'opportunité d'apporter des modifications aux dispositions législatives concernant ces appareils ».

BILAN DE L'UTILISATION DES CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES ET DES SYSTÈMES PHOTOGRAPHIQUES DE CONTRÔLE DE CIRCULATION AUX FEUX ROUGES

2

BILAN DE L'UTILISATION DES CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES ET DES SYSTÈMES PHOTOGRAPHIQUES DE CONTRÔLE DE CIRCULATION AUX FEUX ROUGES

La vitesse est l'une des principales causes d'accidents de la route au Québec. Les études démontrent que l'accroissement de la vitesse augmente substantiellement le risque d'accident. Selon une étude britannique[1], le lien entre les accidents et la vitesse moyenne de circulation de l'ensemble des conducteurs montre que le nombre d'accidents diminue de 3 % à chaque réduction de la vitesse moyenne de 1 km/h. Une autre étude[2] plus récente confirme ce résultat tout en précisant que ce pourcentage varierait selon le type de route. Par exemple, une réduction de 1,6 km/h de la vitesse moyenne de l'ensemble des conducteurs sur une voie urbaine pourrait entraîner une diminution du nombre d'accidents de 5 % à 7 %.

Tout comme la réduction de la vitesse, la réduction des passages interdits aux feux rouges permet d'améliorer le bilan routier, et plus particulièrement de réduire le nombre d'accidents aux intersections et leur gravité.

1. D. J. FINCH, P. KOMPFNER, C.R. LOCKWOOD and G. MAYCOCK (1994). *Speed, Speed Limits And Accidents*. Crowthorne, Berkshire: Transport Research Laboratory. Project Report N° 58.

2. M. TAYLOR, D. LYNAM and A. BARUYA (2000). *The Effects of Drivers' Speed On The Frequency Of Road Accidents*. TRL Report 421. Crowthorne, TRL Limited.

2.1

ÉVOLUTION DES VITESSES PRATIQUÉES

La modification des comportements a été analysée en comparant les vitesses pratiquées et les proportions de véhicules en excès de vitesse.

L'évolution des vitesses pratiquées prend en considération les vitesses pratiquées avant le début du projet, soit à l'automne 2008 ou au printemps 2009, les vitesses pratiquées en mai 2010 qui ont été présentées dans le *Rapport d'évaluation du projet pilote – Cinémomètres photographiques et systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges*[3] déposé le 20 octobre 2010 à l'Assemblée nationale, ainsi que les vitesses pratiquées au cours de la période de juillet 2012 à juin 2013.

Les vitesses moyennes calculées représentent les vitesses moyennes aux six endroits dotés de cinémomètres photographiques fixes, d'une part, et, d'autre part, sur les tronçons dotés de cinémomètres photographiques mobiles.

CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES FIXES

Aux endroits où sont installés des cinémomètres photographiques fixes, la vitesse moyenne avant leur installation était de 76,8 km/h. Après 9 mois de projet pilote, on notait une vitesse moyenne de 65,0 km/h. Il s'agissait d'une réduction de près de 12 km/h à la suite de l'implantation des équipements. Cette réduction a été maintenue et même accentuée puisque pour la période de juillet 2012 à juin 2013 on y observait une vitesse moyenne de 63 km/h. La vitesse moyenne a donc diminué de 13,8 km/h aux endroits mêmes où sont installés les cinémomètres photographiques fixes.

3. Gouvernement du Québec, *Rapport d'évaluation du projet pilote Cinémomètres photographiques et systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges*, octobre 2010.

TABLEAU 1
VITESSES MOYENNES OBSERVÉES À PROXIMITÉ DES CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES FIXES

	Avant	Mai 2010	Juillet 2012 à juin 2013
Vitesse moyenne	76,8 km/h	65,0 km/h	63,0 km/h

L'analyse des vitesses pratiquées permet également d'observer que les vitesses au 85e centile (vitesse en dessous de laquelle roulent 85 % des usagers) aux endroits où sont installés des appareils sont très proches des limites de vitesse autorisées.

Au regard de la proportion de véhicules qui excèdent la limite de vitesse permise aux endroits où sont utilisés les cinémomètres photographiques fixes, elle était de 59,3 % avant l'installation des appareils. Pour la période de juillet 2012 à juin 2013, elle était de 15,8 %. La proportion de véhicules en excès de vitesse a conséquemment diminué de 73 %.

On peut aussi constater que la proportion de véhicules qui excèdent la limite de vitesse permise aux endroits où sont utilisés les cinémomètres photographiques fixes s'est nettement améliorée entre mai 2010 et la période de juillet 2012 à juin 2013 avec des valeurs respectives de 21,8 % et 15,8 %.

TABLEAU 2
PROPORTION DE VÉHICULES EXCÉDANT LA LIMITE DE VITESSE PERMISE AUX SITES D'UTILISATION DES CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES FIXES

Excès	Avant	Mai 2010	Juillet 2012 à juin 2013
Dépassement de la limite de vitesse affichée	59,3 %	21,8 %	15,8 %

En ce qui concerne les endroits de contrôle dotés d'un cinémomètre photographique mobile, il y a lieu de considérer que l'analyse de l'effet sur la modification des comportements et des vitesses pratiquées est plus complexe, car le véhicule de surveillance n'est pas en service en tout temps et le contrôle s'effectue à différents emplacements sur la partie du chemin public ciblée.

Sur les tronçons où sont utilisés des cinémomètres photographiques mobiles, la vitesse moyenne avant leur présence était de 80,6 km/h. Après 9 mois de projet pilote, on notait une vitesse moyenne de 77,9 km/h. Il s'agissait d'une réduction de 2,7 km/h à la suite de l'utilisation des appareils. Cette réduction a été maintenue et même accentuée puisque pour la période de juillet 2012 à juin 2013 on y observait une vitesse moyenne de 75,1 km/h en présence du véhicule. La vitesse moyenne a donc diminué de 5,5 km/h.

TABLEAU 3
VITESSES MOYENNES OBSERVÉES SUR LES PARTIES DU CHEMIN PUBLIC OÙ SONT INSTALLÉS DES CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES MOBILES

	Avant	Mai 2010	Juillet 2012 à juin 2013 (en présence du véhicule)
Vitesse moyenne	80,6 km/h	77,9 km/h	75,1 km/h

Sur ces tronçons, la proportion de véhicules qui excèdent la limite de vitesse permise pour la période de juillet 2012 à juin 2013 est de 38,9 %.

DONNÉES CONCERNANT LA VITESSE

Le tableau suivant présente les données concernant les vitesses pratiquées aux endroits où sont installés des équipements de surveillance.

TABLEAU 4
STATISTIQUES SUR LES VITESSES OBSERVÉES (JUILLET 2012 À JUIN 2013)

	Municipalités	Sites	Limite de vitesse affichée (km/h)	Vitesse moyenne (km/h)	85e centile (km/h)	Véhicules qui dépassent la vitesse affichée (%)	Véhicules qui dépassent la vitesse de 10 km/h (%)	Véhicules qui dépassent la vitesse de 20 km/h (%)	Grands excès de vitesse (%)
Cinémomètres photographiques fixes	Lévis	Autoroute 20 Collecteur	100	90	100	11,92	0,89	0,05	0,0003
	Montréal	Autoroute 15 sud / Atwater	70	61	72	27,9	6,3	1,21	0,005
	Boucherville	Autoroute 20 Mortagne	100	81	97	7,63	0,85	0,07	0
	Pincourt	Autoroute 20	70	63	70	15,07	1,16	0,15	0,004
	Saint-Georges	Route 173/ 114e Rue	50	47	52	25,26	0,083	0,09	0,001
	Montréal	Chemin MacDougall	50	36	43	3,51	0,29	0,05	0,0002
Cinémomètres photographiques mobiles	Marieville	Route 112	70	58	66	19	2,2	0,2	0,002
			90	73	82	11	0,5	0	0,002
	Beauceville	Route 173	50	48	53	51	10,2	1,7	0,035
			70	54	61	7	0,9	0,1	0,001
			90	66	75	3	0,2	0	0,002
	Montréal	Rue Notre-Dame	50	45	52	42	6,4	0,5	0,006
			60	51	58	23	2,9	0,4	0,007
Appareils de surveillance aux feux rouges	Lévis	Route 173/ Rue L.-H.-La Fontaine	50	40	60	36,19	13,08	1,73	0,0001
	Thetford Mines	Rue Ouellet/ Rue Frontenac	50	38	56	30,89	6,16	0,51	0,0004
	Saint-Constant	Route 132/Boul. Monchamp	70	52	67	8,63	0,78	0,07	0
	Montréal	Boul. Décarie/ Rue Paré	50	33	50	13,7	2,57	0,31	0
	Montréal	Rue University/ Rue Notre-Dame	50	46	60	48,56	14,27	2,03	0,001
	Montréal	Rue Sainte-Catherine/ Rue D'Iberville	50	30	45	5,19	0,59	0,24	0,0002

La comparaison des données présentées dans le tableau 4 à celles obtenues pour les périodes antérieures et synthétisées dans les tableaux 1 et 3 permet de constater que la présence de cinémomètres photographiques a pour effet de diminuer significativement les vitesses aux endroits où ils sont installés. À l'instar du constat présenté dans le *Rapport* d'évaluation *du projet pilote - Cinémomètres photographiques et systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges*, on observe une quasi-élimination des grands excès de vitesse sur les lieux même où des cinémomètres photographiques fixes sont installés.

De plus, on constate qu'à certaines intersections les vitesses ne sont pas respectées. Il appert qu'il serait pertinent d'avoir, pour les appareils situés aux intersections, la fonctionnalité pour le contrôle des vitesses.

2.2

ÉVOLUTION DES ACCIDENTS

L'analyse de l'évolution des accidents permet d'observer une diminution de l'ensemble des accidents et une diminution des accidents corporels aux endroits où sont installés des appareils de surveillance.

Plus en détail, le tableau ci-dessous présente les résultats de l'analyse effectuée au terme d'une période de trois ans suivant le début du projet, soit le 19 août 2009. Il est ainsi possible de comparer les moyennes mensuelles de fréquence d'accidents pour les périodes avant et après l'installation des équipements. Alors que la période « avant » correspond aux années 2005 à 2007 inclusivement, la période dite « après » a été fixée du 19 novembre 2009 au 19 août 2012. Cette période d'évaluation a été considérée puisqu'il est recommandé, pour ce type d'évaluation statistique, de retirer les données d'accidents survenus dans les trois mois suivant la mise en place d'une mesure à un endroit de façon à s'assurer que les comportements à risque, pouvant être attribués au fait que les usagers ne sont pas habitués aux nouveaux appareils de contrôle automatisé, n'ont pas pour effet de perturber les résultats de l'évaluation. La période de référence du 19 novembre 2009 au 19 mai 2010 du rapport d'évaluation déposé en octobre 2010 était également basée sur cette approche.

De plus, pour une vision plus globale, les résultats correspondant à la première période de référence, soit du 19 novembre 2009 au 19 mai 2010, sont aussi présentés.

Les données pour ces trois périodes de référence sont présentées au tableau suivant.

TABLEAU 5
VARIATION DES MOYENNES MENSUELLES D'ACCIDENTS

	Types d'accidents	AVANT 2005-2007	APRÈS 19 novembre 2009 au 19 mai 2010	APRÈS 19 novembre 2009 au 19 août 2012	VARIATION Novembre 2009 – août 2012/ 2005-2007
Cinémomètres photographiques fixes	Accidents corporels	3,3	2,0	1,4	-58 %
	Tous les accidents	19,3	12,2	9,4	-51 %
Cinémomètres photographiques mobiles	Accidents corporels	3,4	2,3	2,0	-41 %
	Tous les accidents	11,6	8,5	8,5	-27 %
Appareils de surveillance aux feux rouges	Accidents corporels	2,9	1,2	1,3	-55 %
	Tous les accidents	8,8	7,7	5,8	-34 %

CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES FIXES

Aux endroits où sont installés des cinémomètres photographiques fixes, on observait pour la période « avant » une moyenne mensuelle de 19,3 accidents au total et de 3,3 accidents corporels. Une baisse avait été constatée lors de la première période d'analyse suivant l'installation des équipements, avec une moyenne de 12,2 accidents au total et de 2,0 accidents corporels. L'effet des équipements est encore plus marqué au terme de trois ans avec une moyenne de 9,4 accidents au total et de 1,4 accident corporel. Il s'agit, par rapport à la période « avant », d'une baisse respective de 51% et de 58%.

CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES MOBILES

Aux endroits où sont installés des cinémomètres photographiques mobiles, on observait pour la période « avant » une moyenne mensuelle de 11,6 accidents au total et de 3,4 accidents corporels. Une baisse avait été constatée lors de la première période d'analyse suivant l'installation des appareils avec une moyenne de 8,5 accidents au total et de 2,3 accidents corporels. Au terme de trois ans, on observe toujours une moyenne de 8,5 accidents au total et de 2,0 accidents corporels. Il s'agit, par rapport à la période « avant », d'une baisse de 27% pour tous les accidents et de 41% pour les accidents corporels.

SYSTÈMES PHOTOGRAPHIQUES DE CONTRÔLE DE CIRCULATION AUX FEUX ROUGES

Aux endroits où sont installés des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges, on observait pour la période « avant » une moyenne mensuelle de 8,8 accidents au total et de 2,9 accidents corporels. Pour la première période d'évaluation comprise entre le 19 novembre 2009 et le 19 mai 2010, la moyenne mensuelle était à la baisse avec 7,7 accidents au total et 1,2 accident corporel. L'effet des équipements est d'autant plus appréciable au terme de trois ans avec une moyenne de 5,8 accidents au total, correspondant ainsi à une diminution de 34% par rapport à la période « avant ». En ce qui concerne les accidents corporels, on observe une stabilité entre les deux périodes « après » avec des moyennes de 1,2 et 1,3 accident, ce qui correspond à une diminution de 55% par rapport à la période « avant ».

CONSTATS GÉNÉRAUX

Les résultats positifs observés après 9 mois de projet pilote se sont maintenus et même améliorés. On constate effectivement, pendant la période du 19 novembre 2009 au 19 août 2012 par rapport à la période 2005-2007, une diminution de 51% de l'ensemble des accidents aux endroits munis de cinémomètres photographiques fixes, de 27% aux endroits où s'effectue le contrôle à l'aide de cinémomètres photographiques mobiles et de 34% aux endroits dotés de systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges.

Pour ce qui est des accidents corporels, les diminutions sont respectivement de 58%, de 41% et de 55%.

L'analyse du bilan routier au Québec pour ces mêmes périodes, soit la période du 19 novembre 2009 au 19 août 2012 par rapport à la période 2005-2007, indique une diminution des accidents de l'ordre de 21%. Les diminutions d'accidents sont donc plus marquées aux endroits munis d'appareils de surveillance en comparaison avec la tendance à la baisse du nombre d'accidents sur les routes du Québec.

Les données détaillées pour la période « avant » et la période « après » sont présentées au tableau suivant pour chacun des sites.

TABLEAU 6
VARIATION DU NOMBRE ET DES MOYENNES MENSUELLES D'ACCIDENTS

	Municipalités	Types d'accidents	AVANT 1er janvier 2005 au 31 décembre 2007		APRÈS 19 novembre 2009 au 19 août 2012		Variation Avant/ Après
			36 mois	Moyenne mensuelle	33 mois	Moyenne mensuelle	
Cinémomètres photographiques fixes	Lévis	Corporels	21	0,583	6	0,182	-69 %
		Tous les accidents	87	2,417	55	1,667	-31 %
	Montréal (Atwater)	Corporels	28	0,778	8	0,242	-69 %
		Tous les accidents	293	8,139	112	3,394	-58 %
	Boucherville	Corporels	22	6,611	4	0,121	-98 %
		Tous les accidents	103	2,861	41	1,242	-57 %
	Pincourt	Corporels	16	0,444	5	0,152	-66 %
		Tous les accidents	63	1,75	25	0,758	-57 %
	Saint-Georges	Corporels	27	0,75	20	0,606	-19 %
		Tous les accidents	130	6,611	66	2	-70 %
	Montréal (MacDougall)	Corporels	4	0,111	333	0,091	-18 %
		Tous les accidents	18	0,5	12	0,364	-27 %
Cinémomètres photographiques mobiles	Marieville	Corporels	35	0,972	29	0,879	-10 %
		Tous les accidents	114	3,167	81	2,455	-22 %
	Beauceville	Corporels	37	1,028	19	0,576	-44 %
		Tous les accidents	171	4,75	125	3,788	-20 %
	Montréal (Notre-Dame)	Corporels	52	1,444	19	0,576	-60 %
		Tous les accidents	133	3,694	75	2,273	-38 %
Appareils de surveillance aux feux rouges	Lévis	Corporels	25	0,694	14	0,424	-39 %
		Tous les accidents	88	2,444	68	2,061	-16 %
	Thetford Mines	Corporels	11	0,306	4	0,121	-60 %
		Tous les accidents	42	1,167	19	0,576	-51 %
	Saint-Constant	Corporels	15	0,417	8	0,242	-42 %
		Tous les accidents	53	1,472	36	1,091	-26 %
	Montréal (Décarie/Paré)	Corporels	28	0,778	6	0,182	-77 %
		Tous les accidents	68	1,889	37	1,121	-41 %
	Montréal (University/ Notre-Dame)	Corporels	18	0,5	8	0,242	-52 %
		Tous les accidents	45	1,25	20	0,606	-52 %
	Montréal (Sainte-Catherine/ Iberville)	Corporels	9	0,25	3	0,091	-64 %
		Tous les accidents	22	0,611	10	0,303	-50 %

2.3

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE CONSTATS SIGNIFIÉS AUX PROPRIÉTAIRES ET LEUR VALEUR POTENTIELLE

Le tableau suivant expose le nombre d'infractions détectées au moyen des appareils de contrôle automatisé depuis leur entrée en service, en août 2009, et pour lesquelles un constat d'infraction a été signifié au propriétaire du véhicule fautif. Comme le prévoient les procédures encadrant l'utilisation et la gestion des appareils de contrôle automatisé, le constat d'infraction est généralement signifié au propriétaire du véhicule par poste recommandée. Le propriétaire doit alors transmettre un plaidoyer de culpabilité ou de non-culpabilité dans les 30 jours de la signification du constat, à l'endroit indiqué sur ce constat.

La valeur potentielle des amendes et des frais présentés dans les tableaux 7 et 8 est déterminée à partir des montants inscrits sur les constats d'infraction signifiés. Cependant, la valeur réelle portée au Fonds de la sécurité routière pourra être différente en raison des situations suivantes: abandon des procédures, instruction de la poursuite, mauvaise créance, etc.

TABLEAU 7
ÉVOLUTION DU NOMBRE DE CONSTATS SIGNIFIÉS ET LEUR VALEUR POTENTIELLE

		2009*		2010		2011		2012		2013**	
	Municipalités	**Constats signifiés**	**$**	**Constats signifiés**	**$**	**Constats signifiés**	**$**	**Constats signifiés**	**$**	**Constats signifiés**	**$**
Cinémomètres photographiques fixes	Lévis	4 129	499 941	8 207	849 764	4 119	389 460	2 691	278 611	807	84 853
	Montréal (Atwater)	11 553	2 607 487	29 897	5 822 389	13 377	2 645 762	12 054	3 021 793	5 691	1 218 908
	Boucherville	4 055	516 822	9 382	1 008 863	11 220	1 114 218	13 886	1 191 445	4 395	391 233
	Pincourt	4 757	596 186	8 930	1 040 633	9 709	1 020 346	8 881	1 004 917	3 488	404 479
	Saint-Georges	865	99 559	4 081	412 979	4 672	382 978	4 486	360 521	1 735	141 476
	Montréal (MacDougall)	1 256	152 996	1 752	196 300	600	61 579	661	69 232	109	11 986
Cinémomètres photographiques mobiles	Marieville	63	6 281	1 976	171 149	1 577	134 099	592	51 002	155	13 737
	Beauceville	23	1 842	1 797	163 534	1 165	100 872	223	20 307	389	37 408
	Montréal (Notre-Dame)	137	11 445	5 453	468 294	6 044	516 610	800	68 320	1 957	172 987
Appareils de surveillance aux feux rouges	Lévis	627	96 350	1 419	218 214	1 085	168 886	1 041	162 752	287	46 149
	Thetford Mines	73	11 216	212	32 544	139	21 608	194	30 279	55	8 855
	Saint-Constant	115	17 710	210	32 340	52	8 090	50	7 818	25	4 025
	Montréal (Décarie/Paré)	674	103 770	861	132 568	1 048	163 082	1 254	196 408	458	73 738
	Montréal (University/ Notre-Dame)	1 088	167 474	955	147 018	889	138 130	1 170	183 276	789	127 029
	Montréal (Sainte-Catherine/ Iberville)	59	9 086	544	83 698	245	38 144	238	37 132	0	0
	Total	**29 474**	**4 898 165**	**75 676**	**10 780 287**	**55 941**	**6 903 864**	**48 221**	**6 683 813**	**20 340**	**2 736 863**
	Total cumulé	**29 474**	**4 898 165**	**105 150**	**15 678 452**	**161 091**	**22 582 316**	**209 312**	**29 266 129**	**229 652**	**32 002 992**

* Du 19 août au 31 décembre 2009.
** Du 1er janvier au 30 juin 2013.

On observe une tendance à la baisse du nombre de constats signifiés, qui peut s'expliquer par un plus grand respect des limites de vitesse autorisées. Comme présentée à la section 2.1 du présent rapport, la diminution des vitesses moyennes de 13,8 km/h aux endroits où sont installés des cinémomètres photographiques fixes et de 5,5 km/h aux endroits où sont installés les cinémomètres photographiques mobiles corrobore ces résultats.

Par ailleurs, en raison de bris ou de travaux d'entretien, les appareils peuvent avoir été hors d'usage pendant un certain temps, ce qui réduit leur période de fonctionnement et, par conséquent, le nombre d'infractions détectées.

Il faut aussi mentionner que, depuis août 2012, les cinémomètres photographiques mobiles utilisés à Beauceville et à Marieville sont également utilisés pour la surveillance de chantiers routiers[4], diminuant d'autant leur présence ainsi que le nombre d'infractions constatées à ces endroits déterminés par le ministre des Transports et le ministre de la Sécurité publique le 9 avril 2009[5].

Puisque l'adoption du chapitre 15 des lois de 2012 a permis l'utilisation des appareils dans les zones de chantiers routiers, les cinémomètres photographiques mobiles ont été déployés sur sept zones de travaux de construction ou d'entretien ciblées entre août 2012 et juin 2013. Le tableau suivant présente les chemins publics faisant l'objet de construction ou d'entretien où la surveillance par cinémomètres photographiques mobiles a été effectuée, ainsi que le nombre de constats signifiés et la valeur associée.

TABLEAU 8
NOMBRE ET VALEUR POTENTIELLE DES CONSTATS SIGNIFIÉS DANS LES ZONES DE CHANTIERS ROUTIERS, D'AOÛT 2012 AU 30 JUIN 2013

Municipalité	Site	Constat signifié	$
Stoneham	Route 175 sud du km 64 au km 59	534	138 573
Boischatel	Route 138 ouest, côte de l'Église au pont de la rivière Montmorency	2 843	744 894
Saint-Apollinaire	Autoroute 20 ouest du km 297 au km 295	1 009	259 598
Saint-Vallier	Autoroute 20 ouest du km 357 au km 353	432	117 916
Carignan	Autoroute 10 du km 16,4 au km 18,9	1 458	404 433
Vaudreuil-Dorion	Autoroute 40 ouest du km 40,7 au km 36,9	12 668	3 342 164
Richelieu	Autoroute 10 ouest du km 29,2 au km 26,5	489	137 556
	Total	**19 433**	**5 145 134**

La valeur potentielle des constats signifiés, qui semble élevée pour un nombre de constats similaire à celui comptabilisé pour la première moitié de 2013 (20 340 constats au 30 juin, selon le tableau 7), découle du fait que les amendes pour les infractions en zones de chantiers correspondent au double du montant de l'amende dans une autre zone, sauf lorsqu'il s'agit d'une amende associée à un grand excès de vitesse, auquel cas ce dernier montant est appliqué.

4 Les chantiers routiers sont des zones de travaux de construction ou d'entretien qui correspondent à la partie d'un chemin public pour laquelle la limite de vitesse maximale autorisée est indiquée conformément à l'article 303.1 du Code de la sécurité routière.

5 Arrêté ministériel concernant les endroits où peuvent être utilisés les cinémomètres photographiques mobiles, RLRQ, chapitre C-24.2, r. 12.

DÉSIGNATION DU CONDUCTEUR ET DU LOCATAIRE À COURT TERME

3

DÉSIGNATION DU CONDUCTEUR ET DU LOCATAIRE À COURT TERME

À partir des renseignements fournis par l'appareil et des registres d'immatriculation, il est possible d'identifier le propriétaire du véhicule photographié au moment de l'infraction. Cependant, ce propriétaire n'est pas nécessairement la personne qui conduisait le véhicule lors de la commission de l'infraction. Ainsi, des dispositions sont prévues pour permettre, d'une part, aux propriétaires de désigner le conducteur et, d'autre part, aux locateurs d'identifier le locataire.

3.1

PROCÉDURE DE DÉSIGNATION DU CONDUCTEUR

Certaines dispositions du chapitre 15 des lois de 2012 visent à supprimer la possibilité de désigner le conducteur, sauf pour quatre types de propriétaires, soit :

- les propriétaires de véhicules lourds inscrits au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds;
- les propriétaires de taxi;
- les employeurs, lorsque leur véhicule routier est conduit par leurs employés et que ces derniers sont dans l'exercice de leurs fonctions de livraison;
- les garagistes propriétaires de voitures de prêt.

Quant aux propriétaires des autres véhicules routiers, ils conserveraient la possibilité de présenter une défense, notamment en prouvant que, lors de l'infraction, leur véhicule était, sans leur consentement, en possession d'un tiers.

Néanmoins, ces dispositions législatives ne sont toujours pas entrées en vigueur. Elles pourraient l'être à la date ou aux dates fixées par le gouvernement, lesquelles ne peuvent être antérieures à la date qui suit de six mois celle du dépôt du présent rapport à l'Assemblée nationale.

D'autres dispositions du chapitre 15 des lois de 2012 accordent aux propriétaires 5 jours supplémentaires, c'est-à-dire 15 jours au total, pour transmettre le formulaire de désignation dûment rempli. Ces dernières dispositions sont quant à elles entrées en vigueur le 1er octobre 2012.

PROBLÉMATIQUES RENCONTRÉES JUSQU'À AUJOURD'HUI

La procédure de désignation actuelle permet au propriétaire d'un véhicule routier qui fait l'objet d'une poursuite pénale pour un excès de vitesse ou un défaut d'arrêt au feu rouge, de désigner la personne qui conduisait le véhicule au moment de l'infraction afin que le poursuivant intente à son égard une seconde poursuite pénale pour cette infraction. Dans la mesure où le conducteur enregistre un plaidoyer de culpabilité ou est déclaré coupable, le propriétaire ne peut, à son tour, être déclaré coupable de la même infraction ou d'une infraction incluse. Toutefois, cette procédure de désignation complexifie le processus judiciaire pénal ainsi que les étapes qui y sont préalables.

Le ministère de la Justice et le Directeur des poursuites criminelles et pénales ont vécu diverses problématiques associées au traitement des formulaires de désignation. Par exemple, la mauvaise compréhension liée à cette procédure de désignation génère de l'insatisfaction chez les défendeurs et nécessite des interventions du Bureau des infractions et amendes (BIA) auprès de ceux-ci afin de clarifier leurs intentions. Certains défendeurs croient qu'ils sont obligés de remplir le formulaire ou l'utilisent parce qu'ils ne veulent pas se voir attribuer des points d'inaptitude, alors que d'autres, tout en remplissant le formulaire de désignation, plaident coupable à l'infraction. Cela implique une surcharge de travail au BIA, nécessitant davantage de ressources pour accomplir la tâche. En effet, le BIA doit traiter ces formulaires et répondre aux questions des défendeurs quant à l'application de la procédure de désignation.

Lorsque le formulaire de désignation est accepté, le poursuivant délivre un nouveau constat d'infraction au nom du conducteur, mais le dossier du propriétaire continue de cheminer en parallèle. Il est donc nécessaire de suivre l'évolution de ces deux poursuites lors de leur transfert à la cour afin d'éviter que le propriétaire et le conducteur soient tous deux déclarés coupables de la même infraction alors que le Code de la sécurité routière[6] proscrit cette possibilité, auquel cas des procédures sont entreprises pour corriger cette situation.

Il a donc été décidé de limiter la procédure de désignation à certains cas afin de simplifier l'ensemble de la procédure, d'autant plus que la condamnation n'entraîne pas d'inscription de points d'inaptitude. Toutefois, l'application de cette décision a été différée afin de mieux analyser la situation et de le faire uniquement si cela s'avère toujours nécessaire.

MODIFICATIONS APPORTÉES EN 2012

Le processus entourant le formulaire de désignation du conducteur a été modifié afin d'accroître la compréhension que le propriétaire et le conducteur ont du formulaire et leur permettre de le remplir plus facilement. Le BIA a mis en ligne sur son site Web les deux formulaires de désignation du conducteur et n'envoie plus de façon systématique le formulaire avec le constat d'infraction. Une note à cet effet sur la page d'adresse du constat d'infraction avise le défendeur que les formulaires sont disponibles en ligne sur le site Web du BIA. Depuis ces modifications, le nombre de formulaires transmis au BIA par les défendeurs a diminué en proportion des constats signifiés.

DÉCISION QUANT À LA MISE EN ŒUVRE DE CES DISPOSITIONS LÉGISLATIVES

Au cours de la dernière année, le BIA a constaté une baisse significative du nombre de formulaires de désignation qui lui sont transmis. Il est toutefois trop tôt pour se prononcer sur ce qui serait préférable pour l'avenir. La possibilité de désigner le conducteur pour les employeurs, lorsque leur véhicule routier est conduit par leurs employés et que ces derniers sont dans l'exercice de leurs fonctions de livraison, comporte des risques de complication de l'analyse de la preuve sans compter que l'application de la procédure de désignation à certaines catégories de propriétaires ferait en sorte, à elle seule, d'augmenter les analyses requises afin de vérifier si les propriétaires y appartiennent. Le maintien du statu quo permettrait de poursuivre les réflexions relativement à cette question.

---

6. *Ibid.*, art. 592.2.

3.2

ABOLITION DE LA PRÉSOMPTION PRÉVUE À L'ARTICLE 592.3 DU CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Lors de son dépôt à l'Assemblée nationale, le projet de loi n° 57 visait à supprimer la présomption voulant que le locataire d'un véhicule faisant l'objet d'un contrat de location à court terme ou l'emprunteur d'une voiture de prêt d'un garagiste ou d'une voiture d'essai d'un commerçant soit considéré comme le propriétaire du véhicule routier utilisé au moment de l'infraction constatée par une photographie prise par un cinémomètre photographique ou un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges.

Rappelons que cette présomption ne s'appliquait que dans la mesure où le locateur ou le prêteur du véhicule routier transmettait, dans les cinq jours suivant la demande de la personne autorisée à cet effet, les renseignements concernant le locataire ou l'emprunteur qui étaient nécessaires à la signification d'un constat d'infraction à ce dernier.

Dans le but de compenser l'abolition de cette présomption, le projet de loi a été amendé afin de permettre aux locateurs à court terme de désigner le locataire et au poursuivant de délivrer un constat d'infraction à ce dernier. Dans le cas d'une déclaration de culpabilité à l'égard du locataire, le locateur ne peut être déclaré coupable de la même infraction ou d'une infraction incluse. Le locataire a, quant à lui, la possibilité de présenter une défense, notamment en prouvant que, lors de l'infraction, le véhicule était, sans son consentement, en possession d'un tiers.

Les dispositions du chapitre 15 des lois de 2012 qui prévoient la suppression de cette présomption et le contenu de cet amendement sont entrés en vigueur le 1er octobre 2012.

PROBLÉMATIQUES RENCONTRÉES JUSQU'À AUJOURD'HUI

Quoique cette présomption évitait, dans bien des cas, que ces locateurs ou ces prêteurs fassent l'objet d'une poursuite pénale pour des excès de vitesse ou des défauts d'arrêt aux feux rouges commis par leurs locataires, leurs emprunteurs ou par toute autre personne ayant utilisé le véhicule alors qu'il était sous la garde de l'un de ces derniers, elle complexifiait la procédure pénale ainsi que les étapes qui y sont préalables.

Les partenaires du projet pilote ont mis en évidence certaines situations complexifiant leurs tâches. Ainsi, lorsqu'un policier du Centre de traitement de la preuve (CTP) constatait grâce à une photographie prise par un appareil qu'un véhicule de location à court terme ou un véhicule prêté, inscrit sur le registre des entreprises de location et de prêt de véhicule, était en infraction, il devait communiquer avec la personne afin d'obtenir les coordonnées du locataire ou de l'emprunteur du véhicule ainsi qu'une copie du contrat de location ou de tout autre élément prouvant le prêt afin de vérifier qu'il s'agissait bien d'un cas visé par la présomption. Après avoir obtenu ces informations, le policier préparait un rapport d'infraction identifiant le défendeur au nom du locataire ou de l'emprunteur. Si le véhicule n'apparaissait pas sur cette liste, le défendeur identifié au rapport d'infraction était le propriétaire du véhicule.

Le traitement de l'infraction nécessitait donc des démarches supplémentaires pour le policier, alourdissant sa tâche et requérant davantage de ressources afin d'accomplir le travail.

Par ailleurs, lorsqu'un constat d'infraction était délivré au nom du locataire ou de l'emprunteur, le poursuivant devait assigner un représentant du locateur ou du prêteur afin de déposer la preuve de la location ou du prêt du véhicule à la cour. Or, certaines entreprises louant ou prêtant des véhicules n'étaient pas disposées à envoyer un représentant pour témoigner. Leur absence faisait en sorte que le poursuivant avait de la difficulté à prouver la location ou le prêt du véhicule, que le contrevenant était souvent acquitté faute de preuve qu'il était bel et bien le locataire ou l'emprunteur, et que le locateur ou le prêteur s'en sortait indemne puisqu'une poursuite ne pouvait plus être entreprise à son égard, le délai de 30 jours pour transmettre le constat d'infraction étant expiré depuis longtemps, tout comme la prescription, dans bien des cas.

Enfin, même pour les locateurs et les prêteurs de véhicules au Québec qui ont demandé de conserver cette présomption, l'obligation de se présenter à la cour afin d'identifier le locataire ou l'emprunteur et de déposer en preuve le contrat de location ou de faire la preuve du prêt, selon le cas, constituait une source de mécontentement qu'ils espéraient voir annuler. À cet égard, ils souhaitaient que la rédaction d'une déclaration sous serment remplace cette obligation.

Cette proposition n'était toutefois pas applicable puisque, en matière pénale provinciale, la preuve par déclaration écrite sous serment n'est pas permise et que la production de documents ou d'éléments de preuve matérielle est généralement faite au moyen de témoins. D'ailleurs, le dépôt du contrat de location ou de toute preuve de prêt d'un véhicule à la cour peut nécessiter des explications, notamment sur l'heure réelle du retour du véhicule qui n'y est pas toujours inscrite. La participation du locateur ou du prêteur devient donc nécessaire afin de fournir les explications demandées sur les événements entourant la location ou le prêt du véhicule. Conséquemment, le mode de preuve le plus simple et le plus complet demeure le dépôt de ces documents à la cour par le locateur, le prêteur ou leur représentant. Il est aussi celui qui représente le plus d'avantages, le moins de démarches administratives et qui permet d'assurer que la meilleure preuve sera faite.

MODIFICATIONS APPORTÉES EN 2012

Pour donner suite à l'abrogation de la présomption le 1er octobre 2012, le registre des entreprises de location et de prêt de véhicule a été abrogé à cette même date. Les locateurs de véhicules à court terme peuvent dorénavant utiliser un formulaire de désignation du locataire et le faire parvenir au BIA dans un délai de 15 jours suivant la signification du constat d'infraction, en y joignant le contrat de location. Par la suite s'amorcera une procédure similaire à celle de la désignation du conducteur.

INCIDENCE DE LA MISE EN ŒUVRE DE CES DISPOSITIONS LÉGISLATIVES

Entre août 2009 et septembre 2012, le personnel du CTP a dû traiter 6 237 dossiers, soit environ 2 000 par année, pour lesquels une démarche était requise afin d'obtenir les coordonnées du locataire ou de l'emprunteur du véhicule, ainsi qu'une copie du contrat de location ou de toute autre preuve pertinente. L'entrée en vigueur de ces nouvelles dispositions le 1er octobre 2012 a permis au CTP de maximiser l'utilisation des ressources au traitement de la preuve.

Les locateurs à court terme et les prêteurs ont dorénavant le choix entre payer l'amende indiquée sur le constat d'infraction qui leur est signifié (et possiblement prélever la somme en question sur la carte de crédit du locataire, le cas échéant), enregistrer un plaidoyer de non-culpabilité et faire valoir leurs moyens de défense ou dénoncer le conducteur ou le locataire, lorsque cela est applicable, qui utilisait le véhicule au moment de la commission de l'infraction et peut-être devoir se déplacer à la cour pour témoigner.

Le Regroupement des loueurs de véhicules du Québec s'est dit favorable à cette façon de faire.

Rappelons toutefois que, dans le cas où la disposition limitant à certains propriétaires de véhicules routiers la possibilité de désigner le conducteur entrerait en vigueur, le commerçant, propriétaire d'une voiture d'essai, ne pourrait plus désigner le conducteur.

SIGNALISATION ROUTIÈRE

4

SIGNALISATION ROUTIÈRE

4.1

LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR LE CHAPITRE 15 DES LOIS DE 2012 EN MATIÈRE DE SIGNALISATION ROUTIÈRE

En matière de signalisation routière, le Code de la sécurité routière prévoit depuis 2008 que tout endroit où le respect des règles relatives à la sécurité routière est contrôlé par un cinémomètre photographique ou un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges doit être indiqué au moyen d'une signalisation routière appropriée. L'entrée en vigueur le 6 juin 2012 de certaines dispositions du chapitre 15 des lois de 2012 est venue apporter deux modifications importantes en cette matière.

La première modification oblige la personne responsable de l'entretien d'un chemin public à vérifier, suivant la fréquence déterminée par le ministre, la présence et l'adéquation de la signalisation routière indiquant un endroit de surveillance par un appareil de contrôle automatisé et lui faire rapport de cette vérification.

À cet effet, le ministre a prévu, dans les ententes qu'il a conclues en 2013 avec les villes qui utiliseront ces appareils de contrôle automatisé, que ces dernières s'engagent, dans la mesure où elles sont responsables de l'entretien d'un chemin public, à vérifier, minimalement tous les trois mois, la présence et l'adéquation de la signalisation prévue aux plans de signalisation routière ainsi qu'aux normes et à faire rapport au ministre du résultat de cette vérification.

Actuellement, le Règlement sur les conditions et les modalités d'utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges prévoit qu'un appareil de contrôle automatisé ne peut être utilisé que si un agent de la paix a vérifié la présence de la signalisation routière annonçant l'endroit où est utilisé l'appareil avant et après chaque opération dans le cas du panneau de signalisation routière « Surveillance routière » I-413-1 placé immédiatement en amont du cinémomètre photographique mobile et au cours des 7 jours qui précèdent la date de l'utilisation de l'appareil dans le cas des autres panneaux de signalisation routière « Surveillance routière ». Des travaux sont en cours pour évaluer la nécessité de maintenir cette obligation étant donné l'obligation susmentionnée imposée aux personnes responsables de l'entretien d'un chemin public.

La seconde modification est venue préciser que, pour une infraction constatée par un appareil de contrôle automatisé, le poursuivant n'a pas à faire la preuve de la présence de la signalisation routière indiquant la zone de surveillance et, conséquemment, qu'aucune poursuite ne peut être rejetée et qu'aucun défendeur ne peut être acquitté en raison de l'absence ou de l'inadéquation de la signalisation routière annonçant la présence d'un appareil de contrôle automatisé.

4.2

LES NORMES PRÉVUES AU TOME V – SIGNALISATION ROUTIÈRE

En 2008, en prévision du déploiement des 15 premiers appareils, des panneaux de signalisation ont été conçus et intégrés au *Tome V – Signalisation routière* afin d'indiquer la présence des appareils de contrôle automatisé sur le territoire. Depuis décembre 2012, considérant la permanence de la surveillance routière à l'aide d'appareils de contrôle automatisé et sa volonté de permettre à certaines municipalités d'exploiter ces appareils sur leur territoire, le ministre des Transports a octroyé un statut réglementaire aux normes de fabrication et d'installation de cette signalisation routière.

Il a également apporté d'autres modifications à ces normes afin de les adapter aux divers appareils et aux divers endroits.

Ainsi, pour la surveillance du respect de la limite de vitesse effectué au moyen d'un cinémomètre photographique mobile, la signalisation a été allégée pour les rues transversales. En effet, l'obligation d'installer des panneaux de signalisation pour les rues transversales se limite dorénavant à celles qui sont situées entre le panneau mobile installé par le policier, soit le panneau qui précède l'appareil, et l'appareil de contrôle automatisé. Cette manière de procéder permet de s'assurer que chaque conducteur verra au moins un panneau de signalisation, et ce, peu importe sa provenance. Précisons qu'il s'agit de normes minimales et que davantage de panneaux de signalisation, au choix du responsable du chemin public, peuvent être installés.

En ce qui concerne la surveillance du respect de la limite de vitesse à l'aide d'un cinémomètre photographique fixe sur les autoroutes, la signalisation a été bonifiée par l'ajout d'un troisième panneau en amont du dispositif de surveillance.

Quant aux endroits où la surveillance du respect de la limite de vitesse et la surveillance de l'arrêt au feu rouge seraient simultanées, le panneau I-413-4 a été conçu afin que l'usager soit adéquatement informé des deux types de surveillance.

I-413-4

Pour ce qui est des zones scolaires, c'est le panneau I-413-1 qui est utilisé. Il est installé par le policier pour les opérations de surveillance avec un cinémomètre photographique mobile et il s'agit du seul panneau qui indique l'utilisation de cet appareil. Ce choix s'explique notamment par la présence de la signalisation permanente indiquant la zone scolaire et la vitesse maximale permise dans cette zone, ainsi que par la volonté que tous les automobilistes réduisent leur vitesse à l'approche de ces zones afin de protéger les élèves.

I-413-1

D-270-1-G

D-265-G

Au regard des zones de travaux de construction ou d'entretien, le panneau T-I-413-1 a été créé. Ce panneau est le seul qui annonce les zones de travaux de construction ou d'entretien qui sont susceptibles de faire l'objet d'une surveillance quant au respect de la limite de vitesse. Ce choix s'explique par la présence du nombre important de panneaux de signalisation routière dans ces zones et par la volonté que tous les automobilistes réduisent leur vitesse à l'approche de ces zones afin, notamment, de protéger les travailleurs qui se trouvent à cet endroit. Hormis la couleur orange, ce panneau est semblable au panneau I-413-1.

T-I-413-1

En prévision du déploiement des cinémomètres photographiques mobiles en milieu municipal, le panneau I-413-5 a été conçu afin de signaler la présence des cinémomètres photographiques mobiles dans les secteurs où la vitesse pourra être surveillée. Le message s'inspire de la signalisation déjà normalisée pour indiquer la limite de vitesse maximale permise dans un secteur et pour annoncer les zones urbaines de circulation interdite aux camions. Tous les accès au secteur, lequel est composé d'un certain nombre de rues, doivent être indiqués avec ces panneaux afin d'informer les conducteurs qu'ils entrent dans un secteur où s'effectue de la surveillance routière par cinémomètre photographique mobile. De plus, toutes les sorties du secteur doivent être annoncées par ce même panneau, auquel est ajouté le panonceau «FIN» pour indiquer aux conducteurs qu'ils sortent du secteur de surveillance routière, comme c'est déjà le cas des autres parties de chemin public où un cinémomètre photographique mobile peut être utilisé.

I-413-5

Enfin, une série de dessins normalisés (DN 087 à DN 093) a été ajoutée au Tome V afin de voir l'application des règles d'installation de la signalisation.

INFORMATION À LA POPULATION

5

INFORMATION À LA POPULATION

5.1

SITE WEB

Afin que la population puisse trouver rapidement l'information qu'elle recherche, des modifications ont été apportées au site Web Objectif sécurité consacré aux appareils de contrôle automatisé.

D'une part, le site a été intégré au site Web du ministère des Transports, dans la sous-section Sécurité routière. Il est présenté selon les mêmes normes visuelles que ce dernier. Une nouvelle architecture de contenu a été implantée pour répondre aux besoins actuels et futurs du projet, telle l'augmentation du nombre d'appareils dans plusieurs régions du Québec. Étant donné que, depuis la sanction du chapitre 15 des lois de 2012 en juin 2012, l'utilisation des appareils de contrôle automatisé est permanente, le contenu du site Web a été actualisé et les mentions relatives au premier projet pilote ont été retirées ou placées dans l'espace réservé à la documentation ou aux archives.

De plus, comme le recommandait la Commission des transports et de l'environnement dans son rapport d'évaluation du projet pilote en novembre 2011, le site Web comprendra toujours de l'information sur les lieux d'installation des appareils en justifiant le choix de l'emplacement et en présentant des statistiques pertinentes. Ces données seront actualisées deux fois par année, en juin et en décembre.

Par ailleurs, des cartes interactives permettront aux internautes de situer plus facilement les appareils déployés sur le site Web Objectif sécurité, de la même façon qu'ils sont répertoriés sur le Québec 511.

5.2

AUTRES ACTIVITÉS DE COMMUNICATION

Le ministère des Transports a réalisé quelques activités de communication portant sur les appareils de contrôle automatisé depuis la sanction du chapitre 15 des lois de 2012 :

- Le 30 août 2012, un communiqué a été envoyé pour annoncer la présence des appareils mobiles dans les zones de chantiers routiers.
- Le 10 juin 2013, le site Objectif sécurité a été intégré au site Web du Ministère. Il est toujours accessible au www.objectifsecurite.gouv.qc.ca. Le contenu a aussi été mis à jour.
- Le 2 juillet 2013, un communiqué a été envoyé pour annoncer la participation de la Ville de Laval et de l'agglomération de Longueuil au projet pilote de coopération municipale et pour faire le point sur les développements du projet.
- Le 15 juillet 2013, le Ministère a envoyé un communiqué pour annoncer les 10 zones de chantiers routiers ciblées pour la surveillance par cinémomètre photographique mobile à l'été 2013.

5.3

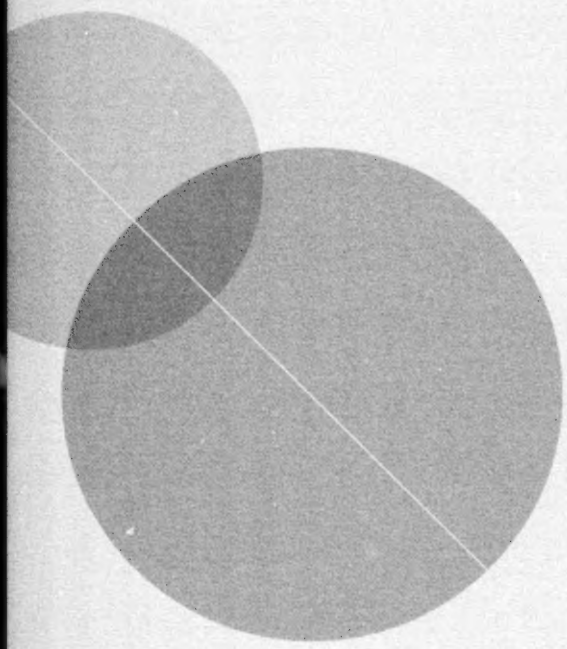
SONDAGE

Un sondage effectué entre le 15 et le 31 mai 2013 visait à mesurer les perceptions des usagers de la route concernant l'utilisation des appareils de contrôle automatisé. Presque quatre ans après le déploiement des premiers appareils au Québec, l'acceptabilité sociale est demeurée élevée et se maintient toujours au dessus de 80 %.

TABLEAU 9
SONDAGE SUR L'ACCEPTABILITÉ SOCIALE

Opinion	Février 2009	Septembre 2009	Mars 2010	Mai 2013
En faveur des cinémomètres photographiques (vitesse)	86 %	81 %	83 %	88 %
En faveur des appareils de surveillance aux feux rouges	84 %	86 %	88 %	90 %
Efficacité perçue (vitesse)	84 %	78 %	79 %	81 %
Efficacité perçue (feux rouges)	87 %	84 %	84 %	87 %

- Le sondage effectué en 2013 indique que 82 % des répondants sont en faveur d'une double surveillance aux intersections pour détecter les infractions aux feux rouges et les excès de vitesse.
- Les répondants sont majoritairement en faveur du recours aux appareils de contrôle automatisé pour surveiller la vitesse dans les zones scolaires (94 %), dans les chantiers routiers (82 %) et le sont un peu moins dans les quartiers résidentiels (62 %).
- Les résultats des trois premiers sondages révélaient que 26 % des répondants savaient que les amendes et les frais perçus à la suite d'infractions détectées par des appareils de contrôle automatisé étaient versés au Fonds de la sécurité routière. Cette proportion est descendue à 21 % en 2013.



Enfin, de février 2009 à mai 2013, les motifs pour lesquels les répondants sont POUR ou CONTRE l'utilisation des appareils de contrôle automatisé demeurent similaires et concernent généralement les aspects suivants :

LES MOTIFS POUR LA PRÉSENCE DES APPAREILS DE CONTRÔLE AUTOMATISÉ

- La réduction de la vitesse.
- L'amélioration de la sécurité des conducteurs et de la population.
- La réduction des accidents.
- Le respect du Code de la sécurité routière.
- L'augmentation du contrôle.

LES MOTIFS CONTRE LA PRÉSENCE DES APPAREILS DE CONTRÔLE AUTOMATISÉ

- Une préférence pour la surveillance policière sur place.
- Une réduction de la vitesse seulement là où les appareils sont installés.
- L'association des appareils à des « trappes à *tickets* ».
- Un doute sur l'efficacité des appareils.
- La perception que les amendes sont des taxes déguisées.
- L'impression d'un contrôle excessif ou d'une utilisation abusive.
- L'impression qu'il s'agit d'une atteinte à la vie privée.

FONDS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

6

FONDS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

En 2007, la Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude[7] a institué le Fonds de la sécurité routière et le Décret n° 858-2008 du 3 septembre 2008[8] concernant la mise en œuvre du Fonds de la sécurité routière a fixé la date du début des activités de ce fonds au 3 septembre 2008, a prévu les actifs et les passifs comptabilisés à ce fonds et a déterminé les coûts pouvant y être imputés. Les sommes accumulées au Fonds proviennent essentiellement des amendes et des frais découlant des infractions au Code de la sécurité routière détectées par des appareils de contrôle automatisé. En vertu de la Loi sur le ministère des Transports, ces sommes ne peuvent être affectées qu'à des mesures et à des programmes de sécurité routière et d'aide aux victimes de la route[9].

La seule mesure de sécurité routière financée par le Fonds à ce jour était le déploiement et le fonctionnement des appareils de contrôle automatisé eux-mêmes.

À la recommandation de la Commission des transports et de l'environnement, le *Rapport annuel de gestion 2012-2013* du ministère des Transports contient une section réservée aux appareils de contrôle automatisé qui présente, notamment, les données financières du Fonds de la sécurité routière.

6.1

RÉSULTATS FINANCIERS DU FONDS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le tableau 10 présente les résultats financiers du Fonds de la sécurité routière pour chacune des années de 2009 à 2013.

Une lecture du tableau permet d'observer une augmentation des revenus alors que les données présentées à la section 2.3 du présent rapport indiquent une tendance à la baisse du nombre de constats signifiés à partir de l'année 2011. Ces résultats s'expliquent par le fait que, depuis le mois d'août 2012, des cinémomètres photographiques mobiles sont affectés à la surveillance des chantiers routiers, comme le permet la Loi depuis le 6 juin 2012. Puisque depuis le 10 mars 2011, les amendes sont doublées pour quiconque dépasse la limite de vitesse indiquée sur un panneau orange dans les zones de travaux routiers, on observe une augmentation des revenus portés au Fonds, sauf lorsqu'il s'agit d'une amende associée à un grand excès de vitesse, auquel cas ce dernier montant est appliqué.

7 L.Q. 2007, chapitre 40, art. 87 et 88.

8 (2008) G.O. 2, 5196.

9 RLRQ, chapitre M-28, art. 12.30.

TABLEAU 10
RÉSULTATS FINANCIERS DU FONDS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
EN MILLIERS DE DOLLARS AU 31 MARS DE CHAQUE PÉRIODE

Catégories	Comptes	2008-2009	2009-2010	2010-2011 retraité	2011-2012	2012-2013	Cumulé
REVENUS (Totaux)		0	7 317,7	8 892,5	8 158,3	10 260,1	34 628,6
DÉPENSES	Bureau de projet	33,8	696,1	545,8	522,7	1 048,9	2 847,3
	Centre de traitement de la preuve	33,5	1 461,7	1 758,6	1 971,8	1 974,8	7 200,4
	Ministère de la Justice et Directeur des poursuites criminelles et pénales	29,7	869,7	1 973,6	3 108,1	2 075,1	8 056,2
	Exploitation et entretien des équipements et des sites	0	1 637,6	1 378,9	1 325,9	1 291,6	5 634,0
DÉPENSES (Totaux)		97,0	4 665,1	5 656,9	6 928,5	6 390,4	23 737,9
EXCÉDENT (DÉFICIT)		**(97,0)**	**2 652,6**	**3 235,6**	**1 229,8**	**3 869,7**	**10 890,7**

6.2

PROGRAMME D'AIDE FINANCIÈRE

Un comité consultatif formé de membres de la Table québécoise de la sécurité routière a été mis en place avec comme principal mandat de conseiller le ministre des Transports quant à l'utilisation des sommes versées au Fonds. Ces sommes permettent dans un premier temps d'assumer les dépenses engagées pour réaliser le projet. Les surplus générés devraient permettre la mise en place de mesures et de programmes de sécurité routière et d'aide aux victimes de la route.

Le comité consultatif pour le Fonds de la sécurité routière analyse présentement différentes propositions. Lorsqu'un programme d'aide financière sera approuvé, l'information relative à celui-ci sera disponible sur le site Web du Ministère et la population en sera avisée au moyen de différents outils d'information.

Par ailleurs, un programme d'aide financière sera spécifiquement conçu à l'intention des villes qui participeront à un projet pilote de coopération municipale. En vertu de ce programme, les villes auront accès à d'éventuels excédents financiers générés par l'utilisation des appareils. Dans le respect de l'objectif du Fonds, les sommes devront servir à financer des mesures et des programmes de sécurité routière et d'aide aux victimes de la route. Ce programme fera l'objet d'une consultation auprès de ces villes.

PROCHAINE ÉTAPE : PHASE 2 DE DÉPLOIEMENT DE NOUVEAUX APPAREILS DE CONTRÔLE AUTOMATISÉ

7

PROCHAINE ÉTAPE : PHASE 2 DE DÉPLOIEMENT DE NOUVEAUX APPAREILS DE CONTRÔLE AUTOMATISÉ

7.1

DESCRIPTION DU DÉPLOIEMENT

À la suite de la sanction du chapitre 15 des lois de 2012, les ministères et organismes partenaires pour l'implantation et l'exploitation des appareils de contrôle automatisé au Québec ont jeté les bases de la Phase 2 de déploiement de nouveaux appareils. Celle-ci consistera en la mise en service graduelle de 36 nouveaux appareils sur le territoire des villes et des régions ciblées. Ces nouveaux appareils s'ajouteront aux 15 déjà en place. Puisqu'il est prévu que les appareils mobiles pourront être déplacés, à terme, près de 170 endroits seront susceptibles d'être sous surveillance, et ce, sans compter les zones scolaires et les zones de chantiers routiers.

PROJET PILOTE DE COOPÉRATION MUNICIPALE

La moitié des 36 nouveaux appareils, soit 18, sera affectée à un projet pilote de coopération municipale. Le projet pilote visera notamment à étudier les types d'appareils et la forme de coopération les mieux adaptés au contexte municipal. Les agglomérations de Québec (comprenant les villes de Québec, de L'Ancienne-Lorette et de Saint-Augustin-de-Desmaures) et de Longueuil (comprenant les villes de Longueuil, de Boucherville, de Brossard et de Saint-Bruno-de-Montarville) ainsi que les villes de Laval et de Gatineau ont signé en 2013 des ententes avec le ministre des Transports quant à leur participation à ce projet pilote.

Précisons que, depuis 2009, 5 appareils de contrôle automatisé sont utilisés sur le territoire de la ville de Montréal sur des chemins publics déterminés par le ministre des Transports et le ministre de la Sécurité publique dont la surveillance est assurée par le Service de police de la Ville de Montréal. Cette ville s'est impliquée activement dans le projet de déploiement et a confirmé qu'elle continuera de coopérer à l'exploitation de ces appareils.

DÉPLOIEMENT SUR LE RÉSEAU DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

L'autre moitié des 36 nouveaux appareils (18) devrait être déployée dans des municipalités sur des chemins publics sous la responsabilité du ministère des Transports et dont la surveillance est assurée par la Sûreté du Québec. Ces municipalités sont situées dans les régions de la Capitale-Nationale, de la Chaudière-Appalaches, de la Montérégie, de Montréal, de Laval, des Laurentides et de Lanaudière.

Ces régions ont été choisies parce qu'on y trouve un nombre important d'endroits où l'on constate des concentrations d'accidents liés à la vitesse ou au non-respect des feux rouges. Pour ce qui est des endroits, ils ont été sélectionnés puisqu'ils présentent des taux d'accidents plus élevés que sur d'autres tronçons de route comparables.

Les représentants du ministère des Transports en collaboration avec ceux de la Sûreté du Québec ont tenu, en juillet 2013, 5 rencontres afin d'informer les maires, les préfets des municipalités régionales de comté, ainsi que leur comité de sécurité publique concernés par le déploiement de nouveaux appareils. Au total, 63 municipalités et 38 municipalités régionales de comté ont été invitées.

RÉPARTITION ANTICIPÉE DES APPAREILS

Le tableau suivant présente la répartition anticipée des appareils dans le cadre de la Phase 2 du déploiement.

TABLEAU 11
RÉPARTITION ANTICIPÉE DES APPAREILS DANS LE CADRE DE LA PHASE 2 DU DÉPLOIEMENT

Responsable du réseau routier	Cinémomètres photographiques mobiles	Cinémomètres photographiques fixes	Appareils de surveillance aux feux rouges	Appareils de surveillance aux feux rouges et de contrôle de la vitesse	Total
Agglomération de Québec	4	0	0	1	5
Ville de Gatineau	4	0	0	1	5
Ville de Laval	0	0	3	1	4
Agglomération de Longueuil	2	0	1	1	4
Ministère des Transports	7	6	0	5	18
Total	**17**	**6**	**4**	**9**	**36**

La réception positive de ces villes et municipalités est une indication qu'un consensus s'établit au Québec quant à la pertinence de l'utilisation des appareils de contrôle automatisé pour améliorer la sécurité routière.

Une campagne de publicité précédera la mise en service des nouveaux appareils de contrôle automatisé, et les endroits qui seront surveillés par ces appareils seront indiqués sur le site Web au www.objectifsecurite.gouv.qc.ca dès la signature des arrêtés ministériels. Les appareils en service seront aussi répertoriés sur le site Web.

7.2

CHOIX DES SITES POUR L'INSTALLATION DE NOUVEAUX APPAREILS DE CONTRÔLE AUTOMATISÉ

Des représentants du ministère des Transports et de municipalités ont étudié des sites où pourraient être déployés les nouveaux appareils. Ces sites ont été présentés à un comité d'experts réunissant des représentants du ministère des Transports, du ministère de la Sécurité publique et des services policiers. Au terme de l'analyse, le comité d'experts, en collaboration avec les instances régionales et municipales et les services policiers des territoires visés, a soumis une proposition de sites pour la Phase 2 du déploiement.

Les sites à l'étude pour l'usage des appareils doivent présenter une problématique d'accidents corporels (décès ou blessés graves) liés à la vitesse ou à des passages interdits aux feux rouges. Les caractéristiques accidentogènes doivent être appuyées par des statistiques (nombre d'accidents attribuables à la vitesse ou à des passages aux feux rouges, nombre d'accidents à angle droit aux intersections).

En plus de segments identifiés pour l'utilisation des appareils de contrôle automatisé mobiles ainsi que des endroits pour l'utilisation d'appareils de contrôle automatisé fixes, la Ville de Québec a proposé des secteurs pour y expérimenter l'utilisation d'appareils mobiles. L'utilisation des appareils dans des milieux diversifiés permettra de mesurer les effets de cette utilisation sur le comportement des conducteurs.

D'autres critères de sélection sont également utilisés pour le choix des endroits de contrôle. Il s'agit notamment des caractéristiques géométriques et de la particularité du site, de l'accessibilité et de la faisabilité, ou encore de la difficulté d'exercer une surveillance policière traditionnelle.

En ce qui concerne les sites où seront utilisés des cinémomètres photographiques, il peut s'agir notamment d'endroits où les accidents liés à la vitesse sont regroupés à un point particulier, d'endroits où les accidents sont répartis le long d'une section de route ou d'endroits où un contrôle est requis à un moment particulier au cours d'une période donnée.

Dans le cas des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges, ils sont utilisés aux intersections munies de feux de circulation où les passages aux feux rouges ont été ciblés comme principale cause des accidents corporels.

Ces sites devront être approuvés par arrêté du ministre des Transports et du ministre de la Sécurité publique avant que les appareils ne soient utilisés.

7.3

EFFECTIF SUPPLÉMENTAIRE ET CADRE FINANCIER

Selon les estimations du gouvernement, l'ajout de 36 appareils de contrôle automatisé entraînera une hausse de 229 % du nombre de dossiers à traiter, modifiant considérablement le cadre financier du projet et signifiant que l'équipe initialement mise en place pour utiliser et gérer les 15 premiers appareils de contrôle automatisé ne pourra suffire à la tâche. Ainsi, l'effectif devra être augmenté afin de répondre à la nouvelle charge de travail.

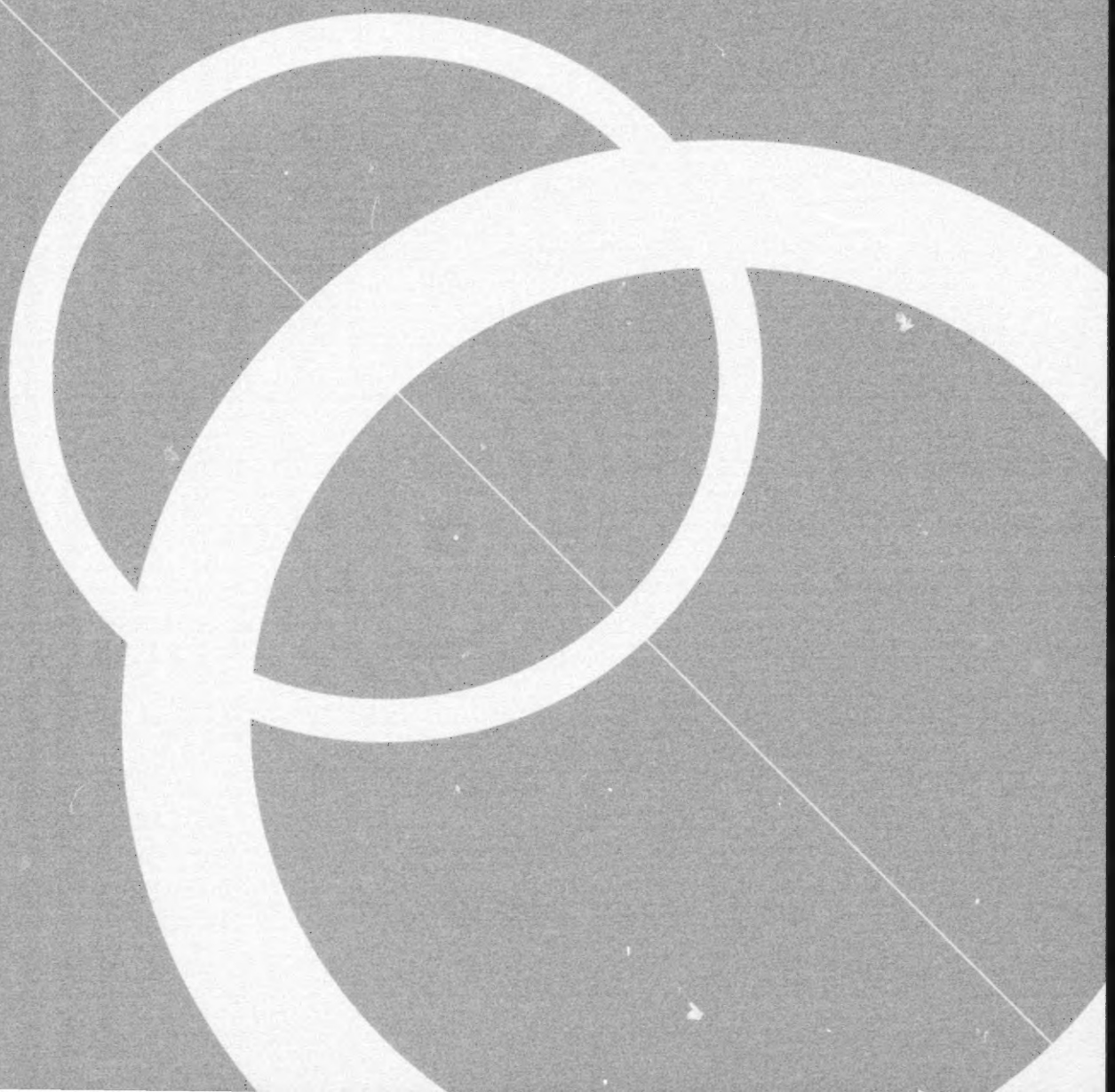
Pour exploiter les 15 premiers appareils, quelque 60 emplois « équivalent temps complet » (ETC) étaient requis. Pour la première année du déploiement de la Phase 2, ce nombre passerait à 85 ETC et à 171,5 pour la troisième année. La plupart de ces ressources entreront en poste au même rythme que l'entrée en service des nouveaux appareils.

7.4

CHOIX DE FOURNISSEURS

En janvier 2013, un avis d'intention de lancer un appel d'offres public a été publié sur le Système électronique d'appel d'offres (SÉAO). Au début du mois de mars 2013, le Centre des services partagés, à la demande du ministère des Transports, a publié un appel d'offres public qui porte sur l'acquisition et la location de nouveaux cinémomètres photographiques et systèmes de contrôle de circulation aux feux rouges. Il n'y a eu qu'un soumissionnaire à un prix nettement supérieur à celui qui était estimé. Devant cette situation, il a été décidé de retourner en appel d'offres.

CONCLUSION

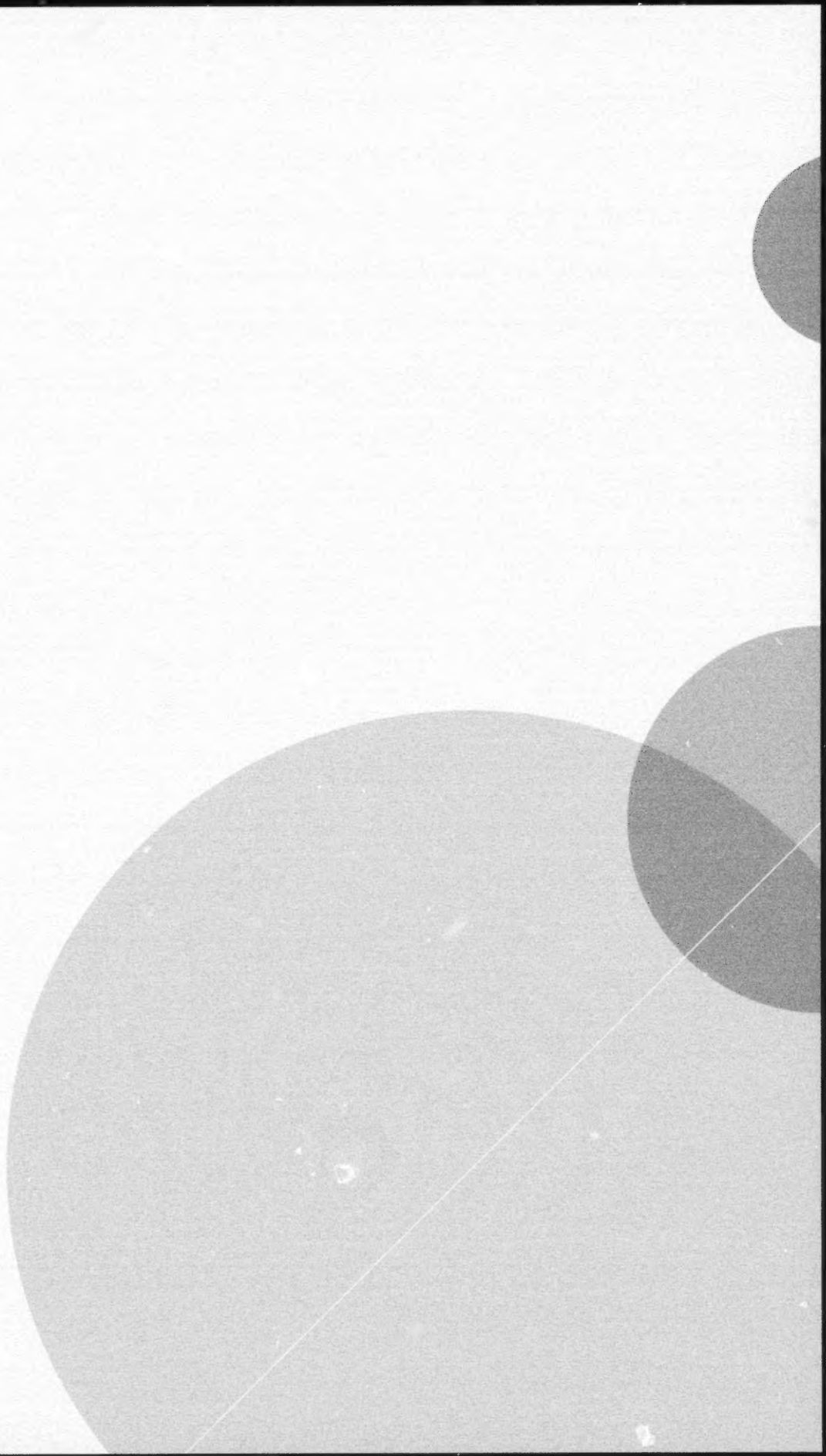


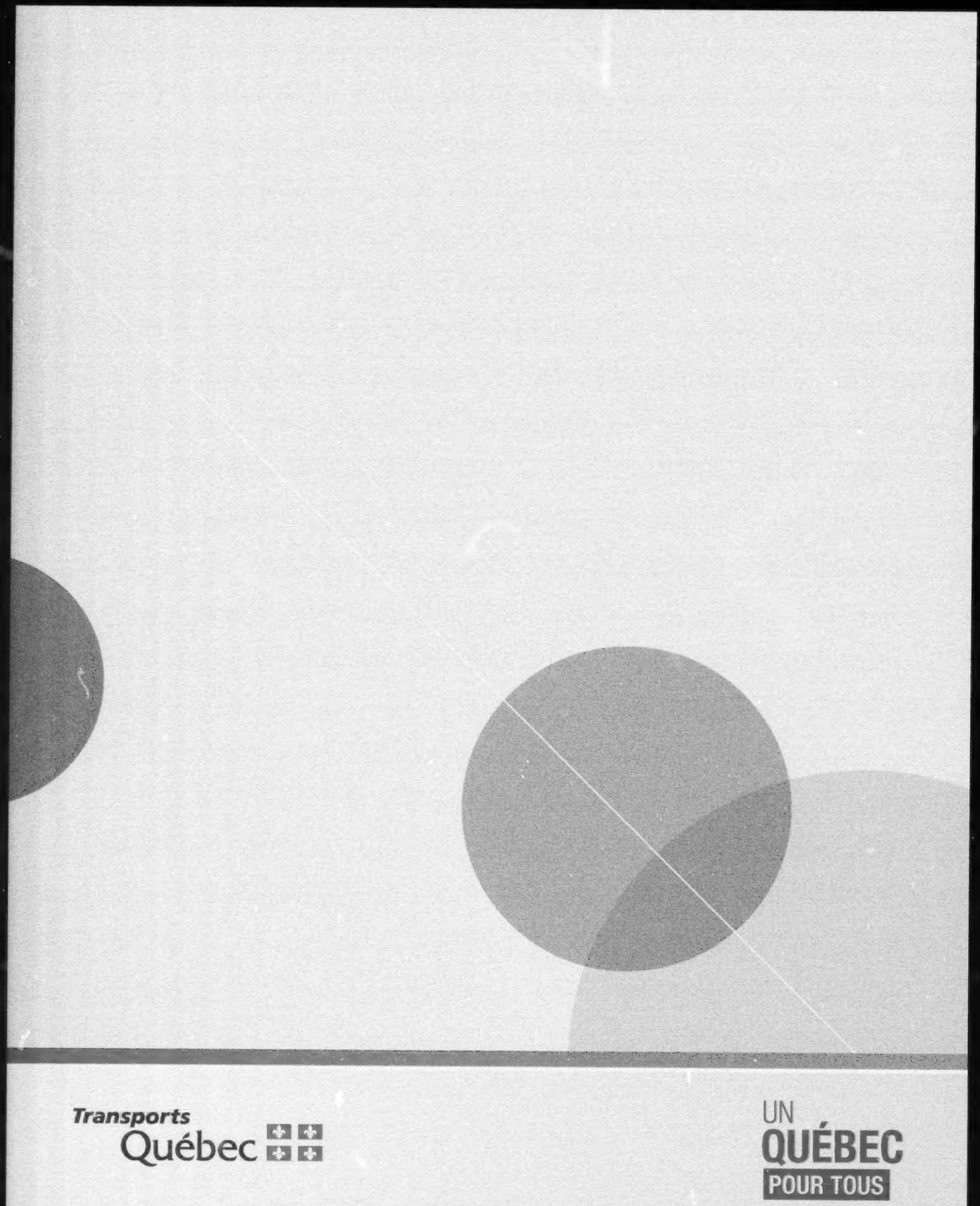
CONCLUSION

Du point de vue de la sécurité routière, l'utilisation des appareils de contrôle automatisé sur le réseau routier québécois a permis, d'une part, une diminution des vitesses et, d'autre part, une diminution des accidents avec une baisse plus marquée des accidents entraînant des lésions corporelles. En effet, on constate une diminution de plus de 50 % du nombre d'accidents entraînant des lésions corporelles aux sites où des cinémomètres photographiques fixes ont été installés. Des proportions similaires, 55 % et 41 %, sont enregistrées aux endroits où des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges et des cinémomètres photographiques mobiles ont été déployés. À l'évidence, ces appareils améliorent le bilan routier du Québec et, incidemment, ils contribuent à diminuer les coûts sociaux imputables aux accidents de la route. Au-delà de la Phase 2 de déploiement, les prochaines années d'utilisation de ces appareils et le suivi qui sera réalisé à cet effet indiqueront la pertinence d'augmenter leur nombre.

Le suivi réalisé au regard des dispositions législatives concernant l'application du cinémomètre photographique et du système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges démontre qu'il n'est pas requis d'apporter de modification pour l'instant. De plus, à l'égard de la mise en vigueur des dispositions concernant la désignation du conducteur, il est opportun de maintenir cette dernière accessible à tous les propriétaires et ce, jusqu'à la rédaction du prochain rapport.

Les principaux constats qui découlent du présent rapport d'évaluation constituent une base sûre pour poursuivre le déploiement des appareils comme prévu. Le ministère des Transports et ses partenaires accorderont une attention particulière au développement des connaissances et des habiletés de leurs ressources, ce qui permettra au Québec de se frayer un chemin parmi les nations les plus performantes en matière de sécurité routière.




Transports
Québec
UN
QUÉBEC
POUR TOUS